SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA

TERCER PERÍODO

CARPETA Nº 913 DE 1992

DISTRIBUIDO Nº 1738 DE 1992

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

AGOSTO DE 1992

RENDICION DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTAL, EJERCICIO 1991

I N V E R S I O N E S

ARTICULOS DESGLOSADOS POR LA COMISION DE PRESUPUESTO INTEGRADA CON HACIENDA

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 31 DE AGOSTO DE 1992

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Néstor Moreira Graña -ad hoc-

Miembros : Señores Senadores José Germán Araújo, Walter Belvisi, Dante Irurtia y Manuel Singlet

Invitados especiales: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Wilson Elso Goñi, y asesores: contador Luis Aguerre, doctor José María Barbé, escribano Obdulio Campanella, contador Rafael Chilesky, ingeniero Luis Focco, señor Marino Irazoqui, señor Jorge Martín, contador Walter Santos y Capitán de Navío (R) ingeniero industrial Yamandú Ubal

Concurren : Señor Presidente de la Cámara de Senadores, Gonzalo Aguirre Ramírez y señor Secretario del Cuerpo, Mario Farachio

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 5 minutos)

La Comisión agradece la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores, quienes han sido invitados en virtud de que hoy comienza el estudio de la parte relativa a inversiones de la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal correspondiente al ejercicio 1991.

En ese sentido, debemos decir que los artículos 47, 48 y 49 enviados por el Poder Ejecutivo y aprobados por la Cámara de Representantes con los números 45, 46 y 47 están involucrados en el tema de inversiones, fundamentalmente en la parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Precisamente, el artículo 45 se relaciona con los topes de ejecución; el artículo 46 se refiere a la utilización de los excedentes de asignaciones presupuestales y, el Nº 47, tiene que ver con todas las inversiones correspondientes en lo relativo a las Dirección Nacional de Vialidad, a la Dirección Nacional de Hidrografía y a la Dirección Nacional de Topografía.

Por lo tanto, a los efectos de recibir la información pertinente, cedemos la palabra al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a las inversiones, debemos manifestar que el Ministerio ha pretendido, hasta el día de hoy, en materia de vialidad, ir solucionando los problemas relacionados con los corredores internaciona-

les en vista al MERCOSUR. Es cierto que en materia de transporte, todos los países integrantes del MERCOSUR habían tenido sensibles avances, fundamentalmente basados en las reuniones de Ministros de Transporte y Obras Públicas que la integran, además, Bolivia y Chile. Eso permitió ir adelantando convenios, de tal manera que, desde el punto de vista del transporte --si el MERCOSUR pudiera empezar a funcionar en el día de mañana--, es decir, las normas relativas al ancho y largo de los vehículos, al número de ejes y al peso, se podrían poner en práctica de inmediato. Sin embargo, nos parece que no estuvo acompasada la parte de obras públicas. En ese sentido, lo que hemos pretendido con los recursos que ha dispuesto el Ministerio a través del Presupuesto General y de las Rendiciones de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, es ir resolviendo los problemas más importantes en cada uno de los corredores internacionales. Concretamente, se trata de las rutas 1, 2, 3, 5, 17, 18, 9 y, la 26, como ruta transversal. Al respecto, debemos advertir que se han realizado una cantidad importante de licitaciones, muchas de las cuales ya están adjudicadas, o se está trabajando en ello. Precisamente, anunciamos que en un plazo no mayor de 15 o 20 días, se comienza a trabajar en la ruta 1.

Sin duda, la Ruta 1 es uno de los corredores importantes que tiene el país con la República Argentina. Luego de un largo proceso de conversaciones entre el Ministerio y el Banco Mundial --las referidas al préstamo 3021-- se llegó a algunas conclusiones , que paso a reseñar. La primera, era la necesidad de licitar el tramo de la Ruta 1 que va hasta el entronque con la Ruta 2 --es decir, hasta la entrada a Rosario-- a los efectos de esperar si había una solución definitiva favorable respecto al Puente Colonia-Buenos Aires.

El Puente tiene tres posibles lugares en el lado uruguayo, y por ello se pensó en la conveniencia de realizar primero el tramo referido de la Ruta 1. Cabe señalar que no era el primero desde el punto de vista geográfico, sino el segundo, porque pensábamos --y era muy fácil llegar a esa conclusión-- que iba a existir una muy fuerte intervención de empresas de la Argentina y del Brasil.

Debido a la experiencia que ha recogido, el Ministerio sabe que cuando se comienzan los trabajos en algunas rutas, aún no han terminado en su totalidad las expropiaciones, y ello plantea luego problemas de difícil solución, que en determinadas ocasiones deriva en juicios que resultan muy costosos al Ministerio.

O sea que, como dije, ya se licitó ese tramo de la Ruta 1, han finalizado los trámites y ya está en vías de empezar las obras.

También se licitó el segundo tramo --que, reitero, es el primero geográficamente--y el 30 de setiembre se licitan los tramos tercero y cuarto, llegando cerca de Rincón del Pino, alrededor del kilómetro 80.

Con respecto a la Ruta 1 , también estamos esperando la aceptación de los pliegos de licitación por parte del Banco Mundial, a los efectos de realizar obras en los Puentes sobre el Cufré, la Boyada y Pereira. Nos quedaría para atrás, porque existe la necesidad de resolver antes otros problemas, el Puente sobre el Pavón, pues existiría la posibilidad de hacer un puente represa. A tales efectos, hemos solicitado una reunión con los integrantes de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, porque si bien nuestro Ministerio cuenta con el préstamo para la realización del Puente, no dispone de los otros elementos que son imprescindibles para la realización de la represa, como por ejemplo, el dinero necesario para las expropiaciones que se deben realizar.

En esas conversaciones con el Banco Mundial, y también referido a la Ruta 1, se logró la inclusión como puente fusible de la licitación, el que está en Santiago Vázquez. En tal sentido, se está llevando a cabo una preclasificación, que en este momento está a estudio del Banco para luego llamar a licitación. Va a ser una licitación especial y no de las que realizamos normalmente. En general, el proyecto lo hace la Dirección Nacional de Vialidad y luego se licita la obra y se adjudica.

Sin embargo, en este caso se ha creído conveniente, por la importancia de la obra y por los adelantos que ha habido en materia de puentes en el mundo entero, licitar el proyecto y la obra.

En cuanto a las otras rutas que hemos señalado, quienes recorren el país saben de los trabajos que se están realizando. Queremos señalar, sin embargo, un problema que nos inquieta sobremanera, no tanto referido a las carreteras sino, fundamentalmente, a los puentes.

En materia de puentes existe en el país un déficit muy importante, que es, inclusive, de distinto tipo. Hay casos en que la estructura de los puentes, por el año en que fueron construidos, no soportan las cargas que se transportan en este momento; pero también se plantea otra situación, cuya solución es más económica, ya que es suficiente con realizar el ensanche de los puentes. En este sentido, en este momento se está trabajando en alrededor de 20 puentes, pero las necesidades son bastante más.

Hay otros elementos que conocen algunos señores Senadores que tienen larga experiencia en la materia. Me refiero al relacionamiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con las Intendencias Municipales. En tal sentido, diría que ha seguido funcionando continuando la misma línea que desarrollaron otros antecesores, agregando algunos otros elementos.

En primer lugar, se sigue trabajando con las Intendencias en el mantenimiento de la caminería rural, a través de un sistema que, a nuestro juicio --aunque no fuimos sus creadores--, es sumamente singular; incluso, pienso que el señor senador Belvisi lo recuerda perfectamente bien. Concretamente, las Intendencias tienen una asignación anual para el mantenimiento de caminerías, de dos tipos: uno ordinario y otro extraordinario. El camino nuevo es un 20% del mantenimiento extraordinario.

A principios de año, los Municipios eligieron, en función de las necesidades que existen en cada uno de los departamentos, el procedimiento que consideraron más adecuado. El Ministerio hizo un convenio con las Intendencias y, si al final de ese período, las obras no se han cumplido en un porcentaje determinado, se pierden kilómetros, que luego se les asigna a aquellas que sí lo hicieron.

Reitero que comparto totalmente este sistema. Es el premio a quien realiza la labor a la cual se comprometió a principios del año.

El elemento nuevo que se ha incluido, desde el punto de vista de las Intendencias, proviene de un artículo que fue votado oportunamente en la Cámara de Senadores y que en la anterior Rendición de Cuentas fue objeto de una modificación, con respecto a la adquisición de maquinaria. Este es un viejo problema que tenían los Municipios y que el señor senador Belvisi conoce y lo sufrió, al igual que quien habla.

En el período anterior, durante el año 1988, se realizó la entrega de maquinarias, pero el señor senador Belvisi y quien habla apenas si alcanzamos a verla, ya que tuvimos que renunciar a nuestros respectivos cargos. Me parece que lo único que hicimos fue tocarlas.

SEÑOR BELVISI.- Así es, señor Ministro, entregamos el Gobierno y las máquinas.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente, señor senador.

Por otra parte, cabe destacar que en el Presupuesto había una partida de U$S 5:000.000 para el año 1992, y la misma suma figura para 1993 y 1994 para interconexión vial. Posteriormente, en la Rendición de Cuentas, a pedido de los señores Intendentes, se agregó la adquisición de maquinaria. Concretamente, esto sucedió en la reunión que celebraron en Maldonado, adoptando esta resolución por unanimidad.

Fue un proceso largo, tal como ocurre, lamentablemente, con las licitaciones. Lo primero que pretendimos hacer --creímos que sería con muy relativo éxito y, efectivamente, fue así-- era la ampliación del contrato al 100% --tal como lo determina la ley-- siempre que sea maquinaria de igual característica e idéntico valor. Cabe agregar que el contrato anterior era del año 1988. Luego de esto, se hizo un planteo a todas las empresas que habían ganado las licitaciones, y solamente tuvimos dos casos: uno de ellos, fue el de los topadores de seis, entregados hace pocos días y, el otro --relativo al Ministerio--, fue la compra de 24 tractores con pastera que aguantaron --permítaseme la expresión, aunque no es muy parlamentaria--

el precio. Esto es lo que se ha entregado.

Posteriormente, cuando se hizo la distribución de recursos entre las Intendencias, debemos confesar que teníamos muy pocos elementos de juicio para poder brindarles una línea acerca de los precios de la maquinaria. En realidad, simplemente disponíamos de dos. Uno de ellos, tenía que ver con una pequeña licitación de DIPRODE, dirigida al mantenimiento de la caminería de la Cuenca Arrocera. El otro que teníamos eran los precios que se manejaban en plaza.

Cuando se llamó a licitación, nos encontramos con la feliz sorpresa de que los precios estuvieron muy por debajo de lo que había calculado el Ministerio. Por lo tanto, fue necesario hacer una reasignación, es decir, se consultó a cada Intendencia que tenía un sobrante en dólares acerca del tipo de maquinaria que quería. De ese modo, firmamos la adjudicación de prácticamente todas las licitaciones. En virtud de los reclamos que existían, no se hizo una licitación global, sino que ésta fue item por item. En este momento, están corriendo los 10 días hábiles que, si no me equivoco, finalizan la próxima semana. Luego de ello, se podrá saber si hay reclamos y así poder hacer las adjudicaciones definitivas.

Por otra parte, todos los Intendentes nos han preguntado --al igual que los señores legisladores en la Cámara de Representantes-- cuándo va a llegar a su poder dicha maquinaria. Lamentablemente, no podemos responder

a esta interrogante, ya que no depende de nosotros. Desde el momento en que se abre la carta de crédito, depende de las distintas casas que, con una sola excepción, son de Argentina y Brasil. Por ello, estimamos que puede llegar rápidamente.

Concretamente, el préstamo 3021, que este año fue de U$S 13:000.000, se va a destinar para hacer 10.000 kilómetros de mantenimiento.

En otro orden de cosas, queremos dejar constancia de que a partir de los meses de junio o julio, habitualmente, vamos avisando a cada una de las Intendencias --lo hacemos porque nos parece que es nuestro deber y, además, porque en función de la certificación que se realiza mensualmente, sabemos cómo se van realizando los trabajos-- que están atrasadas que si siguen con el mismo ritmo de trabajo, van a ir perdiendo la cantidad porcentual de kilómetros. Desde ya adelantamos que estamos dispuestos a seguir haciéndolo con todos los Municipios que se encuentren en una situación similar.

Con respecto al Plan Municipal 2 que se ha puesto en marcha este año, podemos señalar que abarca obras de saneamiento y extensión de red de agua potable, lo cual se va a realizar por intermedio de OSE. Concretamente, se trata de obras que son típicas en el interior del país --incluso, desde el período anterior de mis antecesores--, tales como el cordón cuneta y el río vituminoso. En algunos lugares se agregó desagües fluviales. Asimismo, hay muy pocas obras de arquitectura; creo que son cuatro o cinco que quedaron del Plan Municipal 1, ya que no se pudieron llevar a cabo por distintos motivos.

En resumen, estos son los tres aspectos en los cuales el Ministerio colabora con cada una de las Intendencias. En lo que tiene que ver con el articulado votado por la Cámara de Representantes --posteriormente, si los señores senadores lo disponen, los analizaremos en particular--, queremos señalar que el Poder Ejecutivo envió a la Cámara de Representantes un tope de inversión para el año 1993, de U$S 130:000.000. A su vez, dicha Cámara le agregó un tope de inversión para 1994. El Ministerio comparte lo que se ha votado en este sentido porque, incluso, queda como antecedente en el caso de que se desee hacer alguna modificación en la Rendición de Cuentas del próximo año, referida a 1994.

Asimismo, se votó un artículo con respecto al cual, debemos hacer una pequeña observación. Nuestra objeción no se refiere al monto ni a la función que va a tener, sino al lugar del cual se irán a extraer estos recursos. Concretamente, es el relativo a U$S 1:000.000 para la Asociación Uruguaya de Fútbol.

Este artículo no venía en el mensaje del Poder Ejecutivo, sino que fue incluido en la Cámara de Representantes, a fin de ayudar a la refacción de la infraestructura de los campos de juego, en vista a la Copa América que tendrà lugar en 1995. Se establece que los fondos se van a sacar del convenio 001. Nosotros hablamos a fin de ver si era posible extraerlos del tope general del Ministerio y no de un convenio porque, de hacerlo así, se lo restaríamos a las escuelas, a los liceos o a alguna entidad social, y U$ 1:000.000 no es una cantidad que se pueda despreciar.

El Ministerio no se opone a la necesidad de este gasto ni a la cantidad, sino al lugar del que se va a extraer.

Debo decir que comparto totalmente el sistema de convenios que ideó un antecesor mío, el arquitecto Pintos Risso. El año pasado en el Ministerio se firmaron alrededor de 500 convenios, el 46.42% de los cuales estaban dirigidos a obras relacionadas con la enseñanza.

Con las cantidades que asigna el Ministerio es muy difícil construir una escuela o un liceo nuevo, pero este sistema cumple una función importante al ir resolviendo problemas que tenían las instituciones de enseñanza, de la salud y las de tipo social, tanto en Montevideo como en el interior del país. Además, es importante destacar la intervención de la comunidad en las distintas obras, cómo colabra en la administración de

recursos y cómo, por el hecho de haber intervenido en la realización, luego siente orgullo por ello y se ve en la necesidad de cuidar lo logrado.

Si el Estado realizara , por los sistemas comunes, cualquier obra de las que se están realizando por convenio, los costos se verían incrementados ya que, repito, en los últimos la comunidad colabora y administra los dineros y, posteriormente, cuida de las obras.

En el artículo 47 puede llamar la atención una serie de obras que allí se incluyeron. Esto sucedió por problemas administrativos de último momento, como consecuencia de lo cual se nos solicitó que se incluyeran allí.

SEÑOR SINGLET.- Ya en el Ejercicio anterior se consideró la inclusión del tope de inversiones de 1994 , lo cual se consideró inconveniente, porque se entendió que podía afectar los préstamos contraídos a largo plazo, si el Ministerio no está en condiciones de asegurar la contrapartida. El elemento que aporta el señor Ministro es tranquilizante, en cuanto a que no habría inconvenientes en fijar ese tope de 1994.

Personalmente, quisiera saber el destino de esos U$ 1:000.000 asignados a los escenarios deportivos.

Además, en el artículo 47 se hace referencia al proyecto " Montevideo - Empalme Ruta 7 " y todos los que transitamos por dicha ruta sabemos los inconvenientes que presenta.

Quiero saber si por empalme se entiende la culminación de las obras de la referida o si ello tiene otro significado.

SEÑOR MINISTRO.- Respecto de este tema quiero decir que el proyecto de entrada a Montevideo por las rutas 6 y 7 estuvo incluido en un préstamo que luego fue retirado por el banco prestatario, dado el bajo tráfico existente en ese lugar.

Respecto de este tema hay algo que es real, pero difícil de probar. Todos sabemos que quiénes vienen por la ruta 6 ó 7, y dado el estado de las mismas, cuando se acercan a Montevideo, se desvían hacia la ruta 5 u 8, por lo que, cuando se hacen mediciones, se constata que los vehículos no pasan por allí. Pero, no lo hacen justamente, por el estado de la ruta.

SEÑOR FOCCO.- Quiero aclarar que lo que se entiende por ruta 6 es el tramo comprendido desde Belloni hasta el entronque con ruta 6 y 7. Este es el tramo que se pretende realizar para 1994.

También nos preocupa el tema que tiene que ver con los árboles que se encuentran sobre la ruta 6 y 7.

En este momento hemos realizado un convenio con un aserradero que ya comenzó a desforestar la ruta 7. Se le dió un tramo de aproximadamente 200 metros donde el retiro de los tocones es muy dificultoso. Justamente, hoy de mañana el ingeniero agrónomo que dirige la obra, me informó que el aserradero está cumpliendo con lo pactado,

es decir, retirar la madera y los tocones. Es idea nuestra ampliar el referido convenio realizado con el aserradero al tramo de San Jacinto al norte, es decir, donde hay una gran cantidad de eucaliptus de diámetro considerable.

Se está por comenzar las obras de un convenio en ruta 6, con el Ejército. Se pactó que, a su costo, ellos sacarán los toçones y se quedarán con la madera. No es intención del Ministerio quedarse con la madera, ni intentar comercializarla.

Sin embargo, cada vez que hemos buscado esa solución no hemos tenido éxito. Por ejemplo, en lo que respecta a la Ruta 37, en el tramo entre Pan de Azúcar y Piriápolis, se realizó un convenio con el Ejército para que se retiraran los árboles. En este momento se estaría culminando esa tarea, con un costo de alrededor de N$ 100:000.000.-

En el caso que nos ocupa el Ministerio está tratando de realizar un convenio por el cual no tendría que desembolsar prácticamente nada, ya que sería suficiente con que entregáramos la madera al aserradero para que ellos se encargaran de retirar los tocones. En principio, entonces, la idea es retirar los tocones y los árboles y luego poder ensanchar la ruta, que es el problema más grande que afecta a las Rutas 6 y 7.

SEÑOR MINISTRO.- Dado el conocimiento que tengo desde mi niñez de la Ruta 7, estoy en condiciones de abundar la información. El problema más grave que afecta a esa ruta es en el tramo que va desde San Jacinto a Tala. El riesgo allí está determinado por los árboles plantados en la orilla de la carretera. Cabe aclarar que en la actualidad los árboles se plantan contra el alambrado; así lo está haciendo el Ministerio en cantidades importantes todos los años. Pero la situación más grave se encuentra en esos árboles, algunos de edad incalculable, de los que el Ministerio ya tiene experiencia en cuanto a las dificultades que presenta extraer los tocones. Personalmente pude observar en la Ruta 37 el

trabajo de dos topadores grandes tratando de quitar algunos tocones. Al ser insuficientes estas máquinas tuvo que utilizarse dinamita.

La existencia de estos grandes árboles crea un riesgo importante desde el punto de vista del tránsito. Todos conocemos la altura que tienen los ómnibus interdepartamentales en la actualidad, que prácticamente van tocando las ramas de los árboles. Otra dificultad radica en el momento de cruzarse un ómnibus con un camión, por ejemplo, ya que uno de los dos debe dirigirse hacia la orilla, pero al hacerlo se encuentran con los árboles.

Desde el punto de vista del Ministerio, es imposible realizar ningún tipo de mantenimiento. En consecuencia, tenemos la idea de realizar con los propios recursos del Ministerio --aclaro, sin préstamo de ningún tipo-- los cortes y el arranque de los tocones. En tal sentido, esperamos tener éxito con el sistema que anunciara el señor Director de Vialidad. Reconocemos los problemas de las Rutas 37 y 39, pero el problema más grave se encuentra en la primera de las citadas, debido al tamaño de los árboles. Cabe acotar que el trabajo con el Ejército ha dado buenos resultados, por lo que no dudamos que en 15 ó 20 días esté todo prácticamente terminado. De este modo, el Ministerio podría comenzar las obras de mantenimiento indispensables para el ensanche y poder pasar motoniveladoras y limpiar cunetas, lo cual hoy es totalmente imposible.

Por otra parte, quisiera insistir sobre una disposición --probablemente no sea éste el ámbito adecuado, ya que este tema está siendo tratado en la Comisíon de

Presupuesto integrada con Hacienda-- en la que establecíamos que las infracciones a lo dispuesto en este artículo serán sancionadas por el Ministerio competente del modo siguiente, estableciendo a continuación los montos.

En el día de hoy queremos dejar planteada esta inquietud a los efectos de que conste en la versión taquigráfica. Nuestra propuesta es incluir un inciso final al artículo 4º del Código de Aguas, Ley Nº 14.859, de 15 de diciembre de 1978. El origen de esta iniciativa se encuentra en que se ha verificado un aumento sensible de la construcción de obras relacionadas con el uso de aguas públicas y privadas desde la promulgación del Código de Aguas, debido al desarrollo de ciertos sectores productivos y se han constatado infracciones por parte de particulares en la ejecución de obras relacionadas con la captación y uso de agua en el territorio nacional, tales como la no presentación de la solicitud al Minsiterio correspondiente para la realización de las mismas y la no presentación de la información requerida , el no cumplimiento con las condiciones impuestas en la aprobación de los proyectos de obras por la autoridad competente, siendo todo ello motivo de múltiples litigios y conflictos. Se hace necesario el establecimiento de medios de control, prevención y sanción más eficaces y rápidos, a efectos de poder ejercer la autoridad conferida por el Código de Aguas al Ministerio competente. No está previsto en el Código ningún medio apercibitorio o compulsivo como la multa a los fines del cumplimiento del artículo 4º de dicho Codigo.

Reitero que simplemente deseamos dejar constancia de esta preocupación, porque seguramente este tema será estudiado en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Minsitro de Transporte y Obras Públicas y asesores los aportes que nos han brindado.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 14 y 46 minutos)